

한국 조선산업의 위상과 비전



한 중 협
한국조선공업협회 상무

1. 한국 조선산업의 현위치

1.1 발전 과정

우리나라 조선산업이 내수 중심의 소규모 산업에서 세계시장에 본격적으로 등장한 것은 1973년 현대의 대형 조선소 건설을 시작으로 1970년대 후반 대우, 삼성이 잇달아 대형 도크를 완공하는 등 초대형 조선소가 건설되면서부터이다. 이에 따라 1970년대 국내 조선소의 건조능력은 크게 확대되어 1970년 18만 7천 GT에서 1979년에는 280만GT로 15배 성장하였다.

1980년대는 두차례에 걸친 석유파동의 여파로 인한 세계적 해운조선시장의 장기불황 속에서도 우리 조선산업이 이러한 위기의 시대를 슬기롭게 극복한 시기이다. 1983년 1월 대우조선 제2도크, 3월 삼성중공업 제2도크 건설공사가 각각 완공되면서 장기간에 걸친 조선소 건설이 일단락되었다. 그러나 세계 조선시장의 불황지속과 신조선가 하락, 대규모 설비투자에 대한 금융비용 부담, 원화절상 및 노사분규 발생 등이 겹쳐 1989년 '조선산업합리화조치'에 따른 대대적인 조선업체 구조조정을 겪어 조선업체 수는 1983년 234개 업체에서 1989년 120개 업체로 감소하였다. 조선업계는 장기 조선불황 극복을 위해 감량경영 및 설비자동화를 추진하였다.

1990년대 들어 대체수요를 중심으로 세계조선경기가 회복되면서 고용인력 확대와 설비의 신증설이 활발히 추진되었고, 1993년에는 엔고에 힘입어 950만톤의 수주량을 기록하여 일본을 제치고 세계 1위 수주국이 되기도 하였다. IMF 외환위기를 겪으면서 가격경쟁력이 획기적으로 제고되고 환차익 발생 등으로 경영환경이 크게 개선되는 한편, 강도 높은 구조조정을 통해 기업의 효율성을 높이고 비용절감, 생산성 향상 등에 초점을 맞추었다. 이에 따라 건조량이 꾸준히 증가하여 1999년에는 916만 GT를 기록, 세계시장 점유율이 30%대에 올라섰다.

1.2 세계 조선산업에서의 위상

우리나라는 2000년 이후 수주, 건조, 수주잔량 모든 지표에서 세계 조선 선도국으로 부상하였다. 2004년 수주량은 1,580만 CGT를 기록하여 2003년에 이어 2년 연속 세계 1위를 유지하였고, 건조량은 2004년 834만 CGT로 전년에 이어 사상 최고를 기록하였다. 수주잔량 또한 3,336만CGT로 세계시장의 36.9%를 차지하면서 3년치 이상의 일감을 확보하였다. 이같은 실적은 국내 조선산업의 경쟁력을 단적으로 나타내주는 것으로서 국내 조선산업이 세계조선 선도국의 위치를 확고히 했다는 것을 의

< 지역별 신조선 실적(2004) >

	수주량		건조량		수주잔량	
	천CGT	점유율(%)	천CGT	점유율(%)	천CGT	점유율(%)
한국	15,807	35.0	8,339	33.6	33,365	36.9
일본	13,662	30.3	7,896	31.8	25,113	27.8
유럽	6,789	15.0	4,654	18.8	12,407	13.7
중국	5,673	12.6	2,727	11.0	12,571	13.9
기타	3,226	7.1	1,178	4.8	6,924	7.7
세계	45,157	100.0	24,794	100.0	90,380	100.0

자료 : Lloyd's

미한다.

2004년말을 기준으로 해서 우리나라 조선소는 세계 10대 조선소에 7사가 올라와 있다. 세계 1~3위의 조선소가 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양이며, 그 외 현대삼호중공업, 현대미포조선, STX조선, 한진중공업이 세계 10대 조선소에 포진하고 있다.

양적인 측면에서 뿐 아니라 질적인 면에서도 크게 성장하여 국내 조선소의 선박 건조구조는 고부가가치선 위주로 전환되고 있다. 우리나라 조선소들은 과거 벌크선 및 탱커 위주의 건조에서 이제는 수익성이 높은 가스선, 초대형 컨테이너선 등 고부가가치선 위주의 물량을 확보하고 있다. 현재 세계

LNG선 발주량 109척·818만CGT 중 72척·534만CGT를 수주 받아 65.3%의 점유율을 차지하고 있고, 컨테이너선 역시 세계 전체 880척·2,625만CGT 중 362척·1,465만 CGT를 수주하여 55.8%의 점유율을 차지하고 있다.

고부가가치선 부문에서 세계시장의 50% 이상을 차지하고 있다는 것은 국내 조선산업의 기술력이 세계 최고 수준에 도달해 있다는 것을 나타낸다고 볼 수 있다. 특히 최근 건조수요가 폭발적으로 늘어나는 LNG선의 경우, 과거에 일본이 독식했던 시장이었으나 국내 조선업체들은 오래 전부터 향후 LNG 수요 증가에 따른 LNG선의 대형화 시대가

< 세계 10대 조선소 >

조선소	국가	조선능력 (천CGT)	2004년 건조량		
			척	천DWT	천CGT
현대중공업(울산)	한국	2,417	65	6,873	2,261
삼성중공업(거제)	한국	1,886	50	5,315	1,886
대우조선해양(옥포)	한국	1,535	35	4,290	1,535
미쓰비시중공업(나가사키)	일본	789	12	1,194	789
현대삼호중공업(삼호)	한국	740	24	2,935	740
현대미포조선(울산)	한국	714	34	1,396	709
STX조선(진해)	한국	520	24	1,173	520
이마바리조선(Marugame)	일본	477	19	1,268	477
한진중공업(부산)	한국	473	14	760	419
쓰네이시조선(Numakuma)	일본	456	23	1,809	456

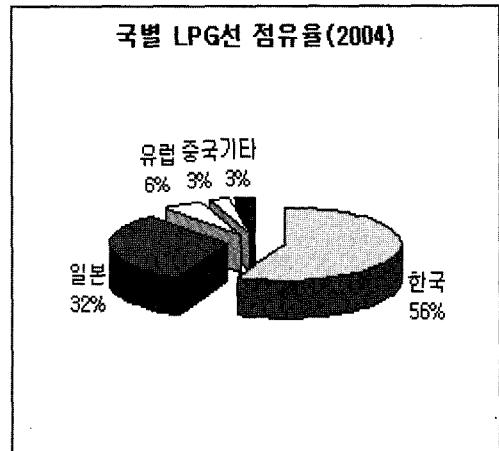
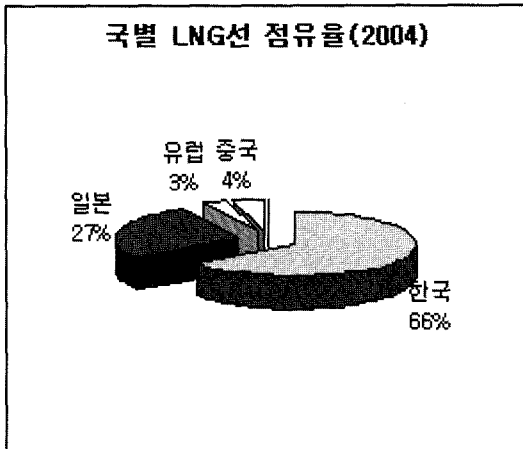
자료 : Clarkson

< 한국의 주요 선종별 점유율(2004) >

	세 계		한 국		
	척 수	천CGT	척 수	천CGT	점유율(%)
LNG선	109	8,183	72	5,342	65.3
LPG선	59	1,262	30	716	56.8
원유운반선	357	11,452	164	5,360	46.8
석유제품운반선	890	13,924	335	6,063	43.5
컨테이너선	880	26,255	362	14,652	55.8

자료 : Lloyd's

주 : 수주잔량 기준



을 것을 예측하고, 화물창의 용량 변화가 용이한 멤브레인식 LNG선 개발에 모든 연구개발과 투자를 집중하는 등 오랜기간 준비하고 노력한 결과에 따른 것이다. 이러한 국내 조선업계의 정확한 미래시장 예측과 한 발 앞선 R&D 투자는 전기추진 LNG선, 저속디젤엔진 LNG선과 같은 차세대 추진방식 LNG선의 수주와 PNG선, CNG선, LNG-FSRU 및 LNG-RV선 등의 신개념 선박의 개발로 이어지면서 세계 조선시장에서의 최강자 자리를 지킬 수 있는 밑거름이 되고 있다.

2. 한국 조선산업의 성장 요인

국내 조선산업이 세계 정상의 위치에 올라서기까지는 세계 조선경기의 여건변화에 따른 기업의 보

다 적극적인 경영전략과 정부의 시의적절한 정책에 힘입은 바 크다. 국내 조선산업의 성장요인을 살펴보면 첫째, 우수한 조선기술을 들 수 있다. 주력 선종에 대한 고품질화와 고성능화를 추진함으로써 기술경쟁력을 제고하였고, 그동안 취약했던 설계·생산관리기술 분야에 대한 공동 연구개발로 선박 건조 시스템의 고도화를 추진하였다. 특히 입체형 대형 블록의 정도측정기술을 도입한 노마진 확보, 2,500톤급 메가블록 공법, 육상 건조·해상진수기술 등의 다양한 건조공법을 개발하여 한정된 건조설비의 효율성을 높이고, 원가절감과 공기단축 등의 생산성 향상을 이루어 냈다. 이와 동시에 심해 무인잠수정, 해저광케이블선, 초고속여객선, 위그선 등 다양한 고 기술소요 선종의 개발을 통해 주력 선종의 다변화

와 고부가가치화를 추구하고 있다. 둘째, 우수한 조선 인력이다. 대학교를 중심으로 조선 전문인력을 양성할 수 있는 전문교육시스템의 활성화로 우수한 신규인력을 적기에 공급할 수 있었다. 또한 숙련 기술인력의 꾸준한 수급체계를 갖춰 원활한 신규인력 조달을 가능하게 함으로써 조선인력 수요에 보다 적극적으로 대처할 수 있었다. 우리나라 조선인력의 기술과 기능수준은 경쟁국인 일본에 비해 크게 뒤지지 않는데 비해 임금수준은 일본에 비해 낮아 선가경쟁력 측면에서 매우 유리한 위치를 고수할 수 있었다. 셋째, 현대적인 대형 조선설비를 갖추고 있다는 것이다. 세계 조선시장에서 대형선박의 수요가 증가함에 따라 대형선 건조를 위해 보다 현대적인 대형설비의 구비와 이에 적합한 전산화, 자동화를 통해 대형설비의 효율성을 제고시켰다. 특히 한 기업이 여러지역에 다수의 조선소를 운영하여 경영자원이 분산된 일본과는 달리 우리나라는 대형조선소 대부분이 각 사별로 한 곳에 대형설비를 확보함으로써 경영자원의 집적화와 합리화에 유리한 측면을 가지고 있다. 넷째, 양질의 국산 조선기자재를 공급 받을 수 있다는 것이다. 선박 건조원가의 60% 이상을 차지하는 조선기자재는 과거 상당량을 수입에 의존해 왔으나 1980년대 및 1990년대를 거쳐 조선기자재 공급기반이 구축되면서 현재 조선기

< 한·일·중 조선산업 기술경쟁력 비교 >

		한국	일본	중국
설계기술	기본설계	100	100	85
	상세설계	100	95	75
	생산설계	100	95	65
생산기술	절 단	100	100	80
	용 접	100	100	80
	의 장	100	100	70
	탑 재	100	100	70
관리기술	원가관리	100	100	60
	자재관리	100	100	60
	생산관리	100	100	60
	인력관리	100	100	65

자재 국산화율은 90% 정도, 국산 기자재 탑재율은 80% 이상에 달하고 있다. 특히 후판을 비롯한 강재는 다른 나라의 제품에 비해 품질 면에서 우수하며, 국내 선박용 엔진생산규모는 세계시장에서 20~25%를 차지하여 일본에 이어 2위 생산국으로 자리매김함으로써 국내 조선산업의 국제경쟁력 제고에 이바지하였다. 다섯째, 선도적 기업전략이다. 국내 조선업체들은 1970년대 조선사업 진출시 저임금의 노동력을 바탕으로 충분히 가격경쟁력 확보가 가능하다는 판단 아래 현대화된 대형설비에 과감한 투자를 하는 등 시의적절한 기업전략, 선의의 경쟁을 통한 공격적 수주활동을 전개함으로써 세계 조선시장에서 높은 시장점유율을 확보할 수 있었다. 이러한 양적 성장을 기반으로 현재 국내 조선업체들은 신개념의 선박개발, 해양사업의 확장 등을 통해 신규수요 창출을 위한 사업다각화를 적극 추진하는 한편, IT산업을 활용한 디지털 기반 상거래사업화 등도 추진함으로써 수주환경 변화에 적극 대처하고 있다. 마지막으로, 정부의 정책적 지원이 시의적절하게 이루어 졌다. 1970년대 산업 초기단계에서는 조선공업진흥계획, 계획조선제도 등을 통해 집중적이고 다각적인 조선산업 지원정책의 추진으로 조선사업에 대한 투자여건 및 안정적 생산 활동을 조성하였고, 1980년대에는 조선산업 합리화조치를 통해 부실화된 조선소의 재무구조와 경영수지를 개선할 수 있도록 지원하였다. 1990년대에는 IMF 외환위기를 맞아 조선업계의 구조조정을 단행, 기업의 체질개선과 효율성을 제고할 수 있도록 하였다. 2000년 이후의 조선산업 정책은 글로벌 시장공략을 위한 차세대선박 개발을 위한 기초 R&D 지원에 초점이 맞춰져 있다.

이제 우리나라 조선산업의 기술경쟁력은 일본과 대등한 수준이고, 중국과는 5~13년 정도 차이가 나는 것으로 평가 받고 있다. 설계기술은 일본과 대등 또는 조금 앞선 것으로 보이고 중국과는 5~11년 정도 앞선 것으로, 생산기술은 일본과 대등, 중국과는 7~10년 앞선 것으로 평가된다. 또한 관리기술은

일본과 대등, 중국과는 12~13년 앞선 것으로 평가된다.

3. 세계 조선산업의 환경변화

3.1 주요국의 동향

3.1.1 일본

일본은 세계 점유율 감소에 따라 경쟁력 제고를 위해 2002년~2003년에 걸쳐 대형 7대 조선소의 구조조정을 단행하였다. 그 결과 일본강관(NKK)과 히타치조선의 조선부문이 각각 분사화되어 2002년 10월 1일자로 유니버설(Universal)조선을 설립하였고, IHI의 선박해양부문과 스미토모중기계 합정부문이 IHI Marine United로 통합되었다. 그리고 스미토모중기계 상선부문 및 가와사키중공업 조선부문은 분사화하여 각각 스미토모 Marine Engineering과 가와사키조선으로 되었다.

최근에는 세계적인 조선·해운시장의 호황을 맞아 신조선 수주 증가 및 총량규제 폐지(2003. 6)에 따라 대규모 설비투자를 실시하였는데, 이는 대량 수주로 인해 현금이 풍부해져 투자 여력이 생겼고,

기존의 노후화된 설비로는 생산 효율에 한계가 있기 때문이었다. 이에 따라 즉시 효과를 볼 수 있는 크레인의 대형화 등의 투자에 집중하고 있다.

3.1.2 중국

중국 정부는 경제개발 촉진 및 고용창출을 목표로 조선산업을 적극 지원하고 있다. 중국의 조선정책은 크게 4가지로 요약할 수 있는데, 첫째 설비확장을 토대로 한 선박 건조량 증대, 둘째 조선소 통합, 기자재산업 육성을 통한 합리적인 산업구조로의 전환, 셋째 외국의 기술도입 및 축적을 통한 기술혁신의 촉진, 넷째 자국선은 자국에서 건조한다는 '국수국조(國輸國造)' 정책이다. 이에 따라 대형 건조설비 신증설을 적극 추진하고 있으며, 건조선종도 다양해져 최근에는 LNG선, 10,000TEU급 초대형 컨테이너선을 수주하는 등 조선 선진국인 한국 및 일본을 크게 위협하고 있다.

3.1.3 유럽

유럽 조선산업은 부가가치가 높은 크루즈선 시장을 대부분 장악하고 있으며 핵심 기자재의 원천기

< 일본 대형 조선소의 구조조정 >



< 일본의 신규 설비 투자 현황 >

(대형)

조선소	공장	신규도입 크레인	가동개시	비고
미쯔이 조선	치바	800~1,000톤 콜리엇 1기	2005년	- 2호도크의 300톤 크레인 2기의 노후화에 따른 증설
	타마노	150톤 2기	2005년	- 5호 선대의 상선전용에 따른 설치
카와사키 조선	사카 이데	800톤 콜리엇 2기	2003년	- 3호도크의 300톤 크레인 2기의 노후화에 따른 대체
이마바리 조선	이마 바리	300톤 2기	2004년	- 선대확장에 따른 신설, 기존 270톤 크레인 합쳐서 3기 체제로 전환
	사이조	800톤 콜리엇 1기	2005년	- 기존 800톤급 2기와 합쳐 1호도크에 증설

(중소형)

조선소공장	신규도입 크레인	가동개시	비고
코요선창	800톤 콜리엇 1기	2005년	- 5호 도크에 설치. 기존800 톤급 2기와 합쳐 3기체제로 전환
나무라조선	800톤 콜리엇 1기	2005년	- 기존의 300톤급 2기 가운데 1기를 대체
오노미치 조선	240톤 1기	2004년	- 기존의 120톤급을 그룹인 사이키 중공업으로 이전. - 기존의 160톤급과 2기 체제로 전환
하코다테 도크	150톤 1기	2003년	- 기존의 50톤급과 80톤급 각1기와 합쳐 3기 체제로 전환 - 40톤급 크레인은 폐기.
나이카이 조선	130톤 1기	2004년	
아사카와 조선	200톤 1기	2004년	- 기존의 100톤급과 합쳐 2기체제로 전환. - 50톤급 크레인은 수리용선대로 이전.
키타니혼 조선	150톤 1기	2003년	
사이키 중공업	120톤 1기	2004년	- 오노미치조선으로부터 이전. - 기존 130톤급 크레인 합쳐 2기체제로 전환
하시하마 도크	120톤 1기	2004년	- 선대확장에 따라 신설

술도 대부분 보유하고 있으나 일반 상선시장에서 경쟁력을 잃어 보조금에 의존하고 있다. 2000년 이후 보조금 지급이 종료되었으나 2002년부터 시작된 한국과의 조선분쟁을 빌미로 WTO 판정시점까지 한국과의 경쟁 선종에 한해 보조금을 연장하였다. 즉 2002년 EU는 한국을 WTO에 제소하는 한편, 임시방어조치 (TDM : Temporary Defensive

Mechanism)를 도입해 유럽조선소에 대한 보조금 지급을 허용하였다. 그러나 대부분 패소했기 때문에 앞으로 정부 지원이 철폐되면 경쟁력이 계속 악화될 것으로 예상된다.

2003년 10월에는 EU 조선발전을 위해 산업계 CEO, 노조대표, EU 집행위원으로 구성된 고위급 자문그룹(Advisory Group)이 'Leadership 2015'를 발표하

< 주요 설비 신증설 현황 >

조선소(소재지)	주요설비	주요 내용
Dalian New(Dalian)	540m × 80m(30만DWT급DD)	-'04. 6월 완공. 현재 가동 중 -기존 길이 365m도크를 확장 -600톤급 콜리엇 크레인 설치
Dalian(Dalian)	400m × 96m(30만DWT급DD)	-2003년 10월 완공
Chongming 조선기지 (Shanghai)		-Shanghai조선소 이전 -1기 공사가 진행중
Longxue 조선기지 (Guangzhou)		-GSI, Guangzhou Wenchong, Guangzhou Huangpu 조선소를 통합, 대형조선소 건설 -약640억엔(45억위안)투자, 2008년한 1기공사완료 계획
Changxing 조선기지 (Shanghai)		-세계최대규모로 Jiangnan, Hudong Zhonghua조선소를 Changxing도로 이전계획 -투자액:200억위안~300억위안 -2003.11착공(공사기간:8~10년) -30만DWT급이상DD 7기 보유
Qingdao Beihai (Qingdao)	380m×78m(신조) 480m×108m(신조) 360m×78m(수리) 325m×58m(수리)	-신조 및 수리 도크 각각 2기 건설중 -투자액:42억 위안 -신조설비에는 각각 크레인 1기 설치
Bohai중공(Shandong)	530m×108m×12.7m (30만DWT급DD)	-13억위안 국고보조 -600톤급 크레인 2기 보유 -2007년 준공예정
Waigaoqiao 조선 (Shanghai)	480m×106m×12m (60만DWR급DD) 360m×76m×14m (35만DWT급DD)	-'03.10월 1기공사 완성 -'04년 제2기 공사 시작 -완공후 부지면적은 146만m ² 에서 210만m ² 로 확대

였다. 조선인력의 감소, 시장점유율 하락 등에 직면하여 R&D투자, 생산기술 고급화 추진을 통해 고용

안정, 경쟁력 향상을 도모하려는 것으로 보인다.

< 임시방어조치 주요 내용 >

대상 선종	컨테이너선, 석유제품운반선, 케미칼 탱커, LNG선
보조 한도	계약 선가의 6%
적용 기간	2005. 3월말(한·EU조선분쟁 해결 한)
지원 조건	한국 조선소와 수주 경쟁시
도입 일자	2002. 6. 27

3.2 세계 신조선 건조 수요 전망

최근 들어 선박에 대한 수요가 크게 증가하고 있는데, 이는 해상물동량 증가, 노후선박의 대체 수요, 해양오염 규제강화 등과 같은 요인에 의해 발생되고 있다. 2003년에 3,410만 GT이었던 세계선박 건조수요는 2005년 3,880만 GT, 2010년 4,240만 GT, 2015년 4,160만 GT로 전망되어, 시황이 좋았던 지난해 이상의 건설할 선박건조 수요 지속이 예상되

< 세계선박건조수요 전망 >

(단위:백만GT)

	2003년	2004년	2005년	2010년	2013년	2015년	연평균증감율 ('03 ~ 2015)
총건조수요	34.1	37.2	38.8	42.4	38.6	41.6	1.7
-탱커	15.9	13.7	14.8	14.0	7.9	12.5	-2.0
-벌크캐리어	5.8	8.8	8.5	8.5	9.7	9.0	3.7
-컨테이너선	5.7	5.9	8.3	11.9	13.0	11.9	6.3
-LNG선	1.3	1.9	2.2	2.0	2.3	2.3	4.9
-LPG선	0.6	0.3	0.2	0.5	0.5	0.5	-1.5
-기타선박	4.8	6.6	4.8	5.4	5.3	5.4	1.0

자료:산업연구원

고 있다. 세계경제 호조에 따른 물동량 증가에 힘입어 컨테이너선, LNG선, 벌크캐리어가 건조수요 증가를 주도할 것으로 전망된다.

탱커의 경우, 해양 오염규제강화로 인한 단일선체 탱커의 이중선체로의 전환으로, 퇴출시한인 2010년까지 대체 수요가 증가할 것으로 전망된다. 컨테이너선은, 중국 경제 특수에 의한 해상물동량 증가, 컨테이너화된 화물의 지속적인 증가 등으로 인해 건조수요 증가율이 연평균 6.3%로 타 선종에 비해 가장 높을 것으로 전망된다. LNG운반선의 경우, 최근 교토의정서가 발효되는 등 화석연료 사용 규제 움직임으로 청정에너지의 수요가 증가하여 LNG선의 건조수요가 꾸준히 증가할 것으로 전망되고 있으며, 벌크캐리어는 중국을 중심으로 건화물 해상물동량의 증가로 호조세가 예상되고 있다.

이같은 세계조선시황의 장기적인 호조세 지속은 설비능력에서나 기술력 및 신제품 개발 능력에서 압도적인 경쟁우위를 확보한 우리나라에 가장 유리하게 작용하여 한국 조선이 최대의 수혜자가 될 가능성이 크다고 볼 수 있다. 그러나 이 같은 유리한 여건을 제대로 향유하기 위해서는 10만명에 달하는 거대 사업장의 노사화합·산업평화가 정착되어야 하며, 지난해의 강제파동과 같은 돌발사태가 없어야 할 것이다.

4. 한국 조선산업의 비전 및 발전전략

향후 10년 후인 2015년에 한국 조선산업은 세계 시장점유율(건조량 기준)이 2004년 37.3%에서 2015년 40%대로 성장하여 명실상부한 세계 조선산업 선도국의 위치를 유지할 수 있을 것으로 보인다. 선박 수출은 2004년 153억 달러에서 2015년 170억 달러로 확대되고, 대형 컨테이너선, LNG운반선 등 고부가가치 선종의 건조비중은 현재의 약 18.5%에서 40%로 증대되며, 조선기자재 클러스터를 더욱 발전시키고 고부가가치 핵심 기자재의 국산 개발과 국제 신뢰도 제고를 통해 기자재 수출도 20억 달러 규모로 확대될 전망이다.

특히 2015년에 한국조선의 세계시장 점유율이 40%대로 성장할 수 있다고 보는 것은 다음과 같은 주요 선형별 시장확보 전망과 요인 때문으로 볼 수 있다.

탱커의 경우에는, 중국의 중소형선 부문 잠식에 예상되나 초대형선 부문의 경쟁력 우위로 55~60%

< 우리나라 조선산업의 성장 전망 >

구분	2004년	2015년
선박 건조량	1,476만 GT	1,670만 GT
(세계 비중)	(37.3%)	(40%)
선박 수출	153억 달러	170억 달러
고부가가치선 건조비중	18.5%	40%
조선 기자재 수출	5억 달러	20억 달러

< 한국의 선종별 세계시장점유율 추이 전망 >

(단위 : %)

	2003년	2005년	2007년	2010년	2013년	2015년
전체점유율	39.84	41.35	40.09	40.56	39.96	40.13
- 탱커	58.0	51.0	62.2	53.6	58.5	55.0
- 벌크캐리어	6.3	4.5	8.0	9.0	9.3	7.8
- 컨테이너선	43.7	69.4	61.8	57.1	60.7	59.7
- LNG선	67.0	63.4	67.0	67.9	66.4	66.2
- LPG선	25.8	68.4	45.0	43.0	38.5	37.5
- 기타	10.1	17.3	6.2	6.1	6.1	5.6

대 유지 가능할 것이다. 부가가치가 낮은 벌크캐리어는 다른 선종에 비해 선호도가 낮아 한국은 10% 미만의 시장점유가 예상되는 반면, 중국의 시장점유율이 증가될 것으로 보이는 분야이다. 컨테이너선은 대형화 수요에 부응한 한국의 대형선형 개발 주도로 경쟁우위를 지속하여 60%대의 시장점유가 가능할 것으로 보인다. LNG선의 경우, 현재 최대 건조국으로서 한국은 2015년까지 65% 이상의 점유율 유지가 가능할 것이며 그간 축적된 건조기술이 원천기술을 보유한 유럽조선소를 능가할 것으로 예상된다. 후발국인 중국이 따라오기 어려운 분야이기도 하다.

그러나 이를 달성하기 위해서 해결해야 할 과제도 많다. 특히 조선인력의 수급 안정화, 원천기술의 획득전략 수립 추진, 선박용 강재수급의 원활화, 내수기반의 확충, 핵심 조선기자재의 국내 조달능력 제고, 중소조선과의 협력 강화 등은 향후 10년 아니 50년까지도 세계 조선 선도국을 유지하기 위해서 반드시 해결해야 할 과제이다.

우리나라 조선산업은 이제 과거의 양적 성장 중심의 정책에서 세계 선도국에 걸맞는 정책으로의 변화가 요구된다. 지금까지 선진 조선국을 따라 잡기 위해서 노력해 왔다면, 이제는 세계 조선산업을 리드하는 선도적 입장에서 그 위상을 유지하기 위해 노력해야 할 것이다. 이를 위해 향후 10년간 조선 선도국으로서 한국조선이 추구해야 할 7대 발전

전략을 제시하고자 한다.

첫째, 차세대 신기술 및 신제품 개발체계를 구축해야 할 것이다. 기술집약형 고부가가치선박의 핵심기술 개발에 주력함으로써 초고속화물선, LNG 수송·생산·저장 관련 선박, 호화여객선 등의 핵심기술과 핵심 기자재를 적극적으로 개발하여 해외기술 의존을 탈피해야 할 것이다. 또한 초대형 컨테이너선, LNG FSRU 등 대형화·고속화 선박 및 신개념 선박과 지구온난화로 예상되는 미래기술 제품 수요에 대비한 제품과 관련기술을 적극 개발해야 한다. 이러한 차세대 기술이나 제품 개발을 위해서는 산·학·연·관 공동의 범 기술 및 제품개발 체계를 구축하여 투자 위험을 줄이고, 기술과 제품개발의 효율성을 제고할 필요가 있다. 둘째, 우수한 기술·기능 인력의 수요예측과 확보 전략을 수립해야 한다. 전문 기술인력의 지속적인 배출 뿐 아니라 현장교육을 통해 우수 조선 전공자를 확보해야 한다. 이를 위해 업계 출연, 경쟁수익금 등으로 조선전공 우수학생에 대한 장학기금을 지원해야 할 것이다. 셋째, 해운산업 등 연관분야와의 공동발전 방안 모색해야 한다. 조선산업의 내수시장은 해외 시장 침체시 완충역할을 해줄 수 있고 장기 성장기반의 역할을 한다는 점에서 중요하다. 내수시장을 진작하기 위해서는 현재 진행되고 있는 선박투자회사 활성화를 위한 세제지원 강화 방안을 적극적으로 모색해야 한다. 또한 해양관련 신산업이나 인공

섬 등 해양공간활용 초대형 구조물 설계·제작기술 확보를 위해 조선, 해운, 철강 등 관련업계가 공동으로 대응해야 할 것이다. 넷째, 핵심기자재 개발과 공동전략 추진이다. 1990년대 들어 국내 기자재산업의 기술수준은 크게 발전하였으나 대외신뢰도는 아직도 낮은 편이다. 아직도 많은 부분을 수입에 의존하고 있는 LNG선, 여객선 등 고부가가치선용 기자재와 핵심 기자재를 적극적으로 발굴하고 개발하여야 한다. 조선업계와 기자재업계가 공동으로 기술개발이나 시험인증에 노력하고, 선주그룹까지 포함한 정기 협의채널을 구축하여 정보교류, 수요 기자재 개발 등을 위한 기반으로 삼을 필요가 있다. 다섯째, 산업의 균형발전과 다각화를 추진해야 한다. 국내 중소 조선업체의 경우 대형업체와의 역할 분담과 협조체계 구축이 요구되며, 포화 상태에 있는 철도, 도로 등 내륙운송을 연안해상운송으로 유도하여 중소형 화물이나 여객선 내수건조 수요를 창출할 필요가 있다. 또한 국내 대형 조선소들의 경우 세계 조선경기 불황에 대비해 해상구조물, 강재교량, 플랜

트 분야 등으로의 사업 다각화도 필요한 것으로 보고 있다. 여섯째, 조선산업 정책에 대한 정부 관련부처의 연계로 정책 효율성을 제고할 필요가 있다. 조선산업 관련 유망 제품이나 기술개발 정책 추진도 상호 연계성을 가질 때 자원낭비 최소화와 시너지 효과 제고가 가능하다. 마지막으로, 조선 선도국의 위상제고와 역할강화이다. 세계 조선산업의 리더국가로 세계 조선산업의 건전한 발전을 위해 지속적으로 노력하고, 이러한 모습을 적극 홍보할 필요가 있다. 또한 선도국에 맞는 국제 활동을 전개하여 국제사회와 세계 조선관련 리더그룹에서의 위치를 확고히 해야 한다. 국내 조선산업은 유럽이 고용유지 차원에서 역내 조선소에 대한 보조금 재개를 위한 정치적 목적으로 WTO에 제소하기도 했으나 완성을 거둔 바 있다. 또한 OECD에서 협상 중인 신조선협정의 협상에 적극적으로 참여하고, 여타 주요국과도 연대를 강화하여 공정한 세계 조선시장의 구축에 기여해 왔다. 향후에도 지속적인 노력을 통해 조선 선도국으로서의 위상을 확고히 해야 한다.